

OSVRTI

POMORSKI ZAKONIK NARODNE REPUBLIKE KINE

Mr. Dorotea Ćorić

UDK 347.79.(510)
stručni rad
primljeno (received):
prosinac (December) 1993.

1. UVODNE NAPOMENE

Narodna Republika Kina, jedna od vodećih pomorskih zemalja s nacionalnom trgovačkom flotom preko 13 miliona bruto registarskih tona, od svog osnutka 1949. pa do danas nije imala pomorski zakonik.

U skladu s kineskom pravnom doktrinom pomorsko pravo predstavlja posebnu granu građanskog prava, pa su sudovi, rješavajući pomorske sporove, u nedostatku posebnih propisa, primjenjivali pravila građanskog prava. Danas to više nije slučaj.

Nakon više od 30 godina pripremnih radova, devet podnesenih prijedloga zakonika, kinesko zakonodavstvo usvojilo je prvi Pomorski zakonik (u daljnjem tekstu samo "Zakonik") koji je 1.VII.1993. stupio na snagu.

Zakonik se sastoji od petnaest (15) dijelova i ukupno ima 278 članaka. Za razliku od drugih modernih pomorskih kodifikacija kineski Zakonik ne predstavlja zaokruženu cjelinu pomorskopravnih odnosa. On se uglavnom ograničio na komercijalni aspekt pomorskog prava, što zapravo znači na regulaciju imovinskopravnih odnosa vezanih za plovidbenu aktivnost. Upravnopravne i postupovne odredbe izostavljene su iz zakonskog teksta.

Poznato je da Kina nije ratificirala najvažnije unifikacijske instrumente iz područja pomorskog imovinskog prava, kao npr. Haška pravila, Haško-Yisbyska pravila, Hamburška pravila, Konvenciju o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine iz 1976. Ipak, pri izradi zakonskog teksta vodilo se računa o konvencijskim rješenjima, kao i najnovijim promjenama u međunarodnom pomorskom pravu, pa se Zakonik sadržajno uklapa u postojeći međunarodnopravni pomorski sustav.

Na taj način ostvaruje se cilj i svrha Zakonika o što bržem uklapanju Kine u suvremene pomorske transakcije i tržišnu ekonomiju, te brži razvoj pomorstva, ekonomije i trgovine u Kini.

Napominjemo da smo sadržaj kineskog Pomorskog zakonika, u nedostatku zakonskog teksta, iznijeli prema podacima iz članaka i prikaza objavljenih u drugim časopisima.¹

¹ L.Li., "The Maritime Code of The People's Republic of China", Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly, LLP, 1993, str.204.,
Zengjie, Z., "The Maritime Code of The People's Republic of China", Il Diritto Marittimo, 1993, str.176.

2. STVARNA PRAVA NA BRODU

2.1. Pravo vlasništva

Vlasničkopravni odnosi s obzirom na brod vrlo su sumarno regulirani u glavi I. drugog dijela Zakonika.

Članak 9. navodi da je za stjecanje, prijenos i gubitak prava vlasništva na brodu potreban upis u upisnik brodova. Na taj način izražava se osnovno načelo da se na brodove, premda su oni pokretnine, u pogledu modusa stjecanja, prijenosa i gubitka stvarnih prava (izuzevši pomorske privilegije) primjenjuje knjižni režim koji vrijedi za nekretnine.

U čl.8. Zakonik navodi da se vlasničkopravne odredbe primjenjuju i na državna broderska poduzeća koja rade s brodovima u državnom vlasništvu. Odredba je odraz nastojanja da se izjednači pravni status svih onih koji sudjeluju u plovidbenom poduzetništvu, bez obzira da li je vlasnik ili brodar broda država ili neka druga fizička, odnosno pravna osoba.

Zakonik ne sadrži odredbe o uvjetima za stjecanje prava upisa broda u kineski upisnik brodova, kao ni postupovne odredbe o provođenju upisa u upisnike brodova. Sva ta pitanja i dalje ostaju regulirana podzakonskim aktima.

2.2. Mortgage broda i pomorski privilegiji

Odredbe koje se odnose na mortgage broda i pomorske privilegije sadržane su u glavi II. i III. drugog dijela Zakonika. Većina odredbi sadrži rješenja Međunarodne konvencije o izjednačenju nekih pravila o pomorskim privilegijima i hipotekama iz 1967. (Konvencija iz 1967).

Kao pravni osnov mortgagea Zakonik navodi ugovor, te propisuje podatke koje on treba sadržavati.

Zakonik ne propisuje poseban oblik za ugovor o mortgageu broda.

Za pravni učinak mortgagea prema trećima potreban je njegov upis u upisnik brodova. Upisnik i sve isprave koje se vode u upisniku pristupačne su javnosti.

Za osnivanje mortgagea na brodu u suvlasništvu, ako nije drugačije ugovoreno, potreban je pristanak suvlasnika koji imaju više od 2/3 udjela u brodu.

U skladu sa člankom 14. mortgage se može osnovati i na brodovima u gradnji.

Mortgage broda prostire se na naknadu iz osiguranja broda, koja pripada vlasniku broda. Prema članku 20. Zakonika ovlaštenik mortgagea ima prvenstvo u odnosu na druge vjerovnike pri raspodjeli naknade osiguranja u slučaju potpunog gubitka broda.

Određivanje prioriteta između više upisanih mortgagea na brodu prema članku 19. određuje se prema trenutku njihovog upisa u upisnik brodova. Mortgagei upisani istog dana imaju jednak red prvenstva.

U slučaju da dužnik propusti ispuniti svoju obvezu vjerovnik ima pravo tražiti samo javnu prodaju broda. Zakonik ne sadrži odredbu koja bi ovlašćivala vjerovnika da

Mao, J., "New Maritime Law for China", Fairplay od 24.VII.1993.str.24.

Bradshaw, D., "Broad brush approach of new Chinese law", Fairplay od 23.IX.1993.

preuzme brod u posjed i sam ga iskorištava. Ova okolnost približava kineski mortgage broda pomorskoj hipoteci.

U skladu sa člankom 22. Zakonika pomorskim privilegijima osigurane su sljedeće tražbine:

- 1) plaće i drugi iznosi koji se duguju zapovjedniku broda, časnicima i drugim članovima posade na osnovi njihovog zaposlenja na brodu;
- 2) tražbine za smrt i tjelesne povrede, koje su se dogodile na kopnu ili moru u izravnoj vezi s iskorištavanjem broda;
- 3) tražbine za lučke naknade, troškove plovidbe kanalima i drugima plovnim putevima, kao i troškove peljarenja;
- 4) tražbine s naslova spašavanja;
- 5) tražbine s naslova materijalne štete (gubitak ili oštećenje nekog dobra) samo ako se temelje na izvanugovornoj odgovornosti vlasnika broda.

Može se primijetiti da je broj privilegiranih tražbina i njihov sadržaj preuzet iz Konvencije iz 1967. s nekim manjim promjenama u odnosu na red prvenstva.

Zakonik navodi da navedene tražbine neće stvarnopravno teretiti brod ako su nastale kao posljedica uljnog onečišćenja, pod uvjetom da brod ima odgovarajuće osiguranje ili drugo financijsko jamstvo u skladu s pravilima o građanskoj odgovornosti za naknadu štete od onečišćenja uljem.

U skladu s novim unifikacijskim rješenjima Zakonik normira i pravo retencije na brodu koji je u posjedu brodograditelja ili brodopopravljača . Članak 25. navodi da se pravo retencije namiruje ispred upisanih mortgagea, ali ne prije vjerovnika koji imaju pomorski privilegij, i to pod uvjetom da je brod u detenciji brodograditelja ili brodopopravljača.

Zakonik navodi da pomorski privilegiji slijede brod bez obzira na promjene vlasništva na brodu. Ipak, prema članku 26. ako ovlaštenik pomorskog privilegija u roku od 60 dana od dana službene objave upisa prijenosa prava vlasništva broda ne pokrene postupak za namirenje privilegirane tražbine, pomorski privilegij prestat će teretiti brod. Svrha ove odredbe je zaštita " bona fide " kupaca broda.

3. POSADA

Dio III. Zakonika posvećen je posadi broda. Glava I. sadrži opće odredbe. Zakonik ne navodi da li zapovjednik broda ili ostali članovi posade na kineskom brodu moraju biti kineski državljani, ali propisuje da pomorci koji imaju kinesko državljanstvo moraju imati pomorsku knjižicu i ostale potrebne dokumente izdane od kineske lučke vlasti.

Glava II. istog dijela Zakonika regulira prava i dužnosti zapovjednika broda.

Zapovjednik je odgovoran za upravljanje i vođenje broda. Posebno je naglašeno da i za vrijeme dok se na brodu nalazi peljar, prava i dužnosti zapovjednika ne prestaju.

4. PRIJEVOZ MOREM I TEGLJENJE

Dijelovi IV, V, VI. i VII. Zakonika reguliraju pitanja vezana za prijevoz stvari morem, prijevoz putnika, korištenje i zakup broda, te tegljenje.

4.1. Prijevoz stvari morem

Dio IV. sadrži odredbe o prijevozu stvari morem, uključujući posebne odredbe o multimodalnom prijevozu, te brodarskom ugovoru na putovanje (voyage charter party).

Odredbe koje se odnose na prijevoz stvari morem primjenjuju se na prijevoze koji se obavljaju na temelju ugovora o prijevozu stvari morem ili teretnice izdane na temelju takvog ugovora.

Zbog posebnog sustava odgovornosti koje je na snazi u domaćem obalnom prijevozu (objektivna odgovornost), ovaj dio Zakonika ne primjenjuje se na prijevoz stvari između kineskih luka.

Odredbe su uređene po uzoru na Haško-Visbyska pravila, Hamburška pravila, te najnoviju međunarodnu pomorskopravnu praksu. To upućuje na zaključak da Kina vjerojatno neće ratificirati nijednu od navedenih konvencija.

Odredbe preuzete iz Haško-Visbyskih pravila

Temelj odgovornosti broдача za gubitak ili štetu na teretu je pretpostavljena krivnja.

Iznimku od brođareve odgovornosti na temelju pretpostavljene krivnje predstavljaju slučajevi "izuzetih opasnosti" preuzeti iz čl.4.st.2. Haško-Visbijskih pravila. Za izuzete slućajeve brođar odgovara na temelju dokazane krivnje, kao i za štete nastale uslijed požara na brodu.

Brođar ne odgovara za štete koje su posljedica nautićke krivnje zapovjednika i ostalih ćlanova posade broda.

Prema ćl.46. vrijeme trajanja brođareve odgovornosti za robu koja se ne prevozi u kontejnerima ogranićeno je na period od ukrcaja robe na brod do njezinog iskrcaja.

U skladu s Haško-Visbijskim pravilima brođareve osnovne dućnosti su:

- a) prije i na poćetku putovanja upotrijebiti paćnju urednog brođara kako bi osposobio brod za plovidbu (seaworthiness), da ga uredno opskrbi gorivom, opremi potrebnim zalihama i posadom, te da za preuzimanje, prijevoz i ćuvanje tereta uredi skladišta i sve ostale dijelove gdje se roba krca (cargoworthiness);
- b) ispravno i paćljivo ukrcati teret i poduzmati sve potrebne radnje za njegovo oćuvanje tijekom prijevoza, te iskrcaj;
- c) prevesti robu ugovorenim ili uobićajenim putem.

Brođar ne odgovara za gubitak ili štete na teretu za iznos veći od 666,67 Posebnih prava vućenja po koletu ili drugoj jedinici oštećenog odnosno izgubljenog tereta, ili 2 Posebna prava vućenja po kilogramu brutto tećine izgubljenog ili oštećenog tereta, s time da se primjenjuje iznos koji je veći.

Brodareva odgovornost za zakašnjenje ograničena je na iznos vozarine. Međutim, ako je istodobno došlo do gubitka tereta, ograničenje će biti 666,67 Posebnih prava vučenja ili 2 Posebna prava vučenja.

Pretpostavlja se da je teret izgubljen ako ga brodar ne isporuči u roku od 60 dana.

U skladu sa člankom 56. i 57. brodar gubi pravo na ograničenje odgovornosti ako se dokaže da je šteta nastala zbog radnje ili propusta koji je brodar učinio, bilo u namjeri da prouzroči štetu, bilo iz krajnje nepažnje znajući da će šteta vjerovatno nastupiti.

Odredbe preuzete iz Hamburških pravila

Po uzoru na Hamburška pravila Zakonik regulira brodarevu odgovornost za zakašnjenje. Ipak, postoji razlika. U čl.50. Zakonika navodi se da brodar odgovara za zakašnjenje kad roba nije isporučena u ugovorenom roku. Znamo da u čl.5.st.2. Hamburška pravila navode još " i u vremenu koje se razborito može očekivati od urednog vozara, uzimajući u obzir sve okolnosti slučaja ".

Zakonik je preuzeo i manju visinu ograničenja odgovornosti (iznos vozarine) za zakašnjenje u odnosu na Hamburška pravila (dva i pol iznosa vozarine).

Vrijeme trajanja brodareve odgovornosti za teret koji se prevozi u kontejnerima odgovara rješenju iz Hamburških pravila, što znači da traje od preuzimanja do predaje robe.

Nadalje, iz Hamburških pravila Zakonik preuzima definicije vozara, krcatelja, stvarnog vozara, primatelja, regulira odnos između vozara i stvarnog vozara, kao i njihove obveze prema krcatelju i primatelju, te prijevoz tereta krcanog na palubu.

Funkcije teretnice i drugih prijevoznih isprava uređene su prema Hamburškim pravilima. U odnosu na pitanje njihove prenosivosti Zakonik navodi da teretnica i druge prijevozne isprave koje glase na ime nisu prenosive isprave.

Odredbe po uzoru na suvremenu pomorskopravnu praksu

Zakonik sadrži nekoliko odredbi koje su odraz najnovijeg rješenja prihvaćenih u suvremenoj pomorskopravnoj praksi.

Tako čl.69. regulirajući obvezu krcatelja o plaćanju vozarine, određuje da će vozarinu brodaru platiti krcatelj, ali da oni mogu ugovoriti obvezu plaćanja vozarine od strane primatelja, pod uvjetom da je takav sporazum sadržan u teretnici ili drugoj prijevoznoj ispravi.

Što se tiče odnosa između brodara i primatelja, čl.78. navodi da će njihovi odnosi biti određeni klauzulama i uvjetima navedenima u teretnici.

U skladu sa čl.87. brodar ima pravo zalog na teretu ili dijelu tereta u slučaju da mu ne bude plaćena vozarina, doprinosi u zajedničkoj havariji, prekostojnice, kao i troškovi koje je brodar platio u ime vlasnika tereta. Zalog se može osnovati samo ako je teret vlasništvo dužnika, te u opsegu koji je dovoljan kao osiguranje.

Čl.89. navodi da brodar ima pravo odustati od ugovora o prijevozu prije početka putovanja uz plaćanje polovice ugovorenog iznosa vozarine. U slučaju da je teret već ukrcan na brod, brodar mora platiti i troškove iskrcaja.

Posebne odredbe o multimodalnom prijevozu

Za potrebe Zakonika jedan od načina prijevoza u multimodalnom prijevozu mora biti pomorski prijevoz. U odnosu na odgovornost poduzetnika multimodalnog prijevoza prihvaćen je tzv. mrežasti oblik odgovornosti (network liability system). Znači, ako se može utvrditi za vrijeme kojeg prijevoza je nastala šteta na teretu, poduzetnik multimodalnog prijevoza odgovarat će prema sustavu odgovornosti koji vrijedi za taj način prijevoza. U protivnom odgovara prema sustavu odgovornosti koji vrijedi za pomorski prijevoz.

Posebne odredbe o brodarskom ugovoru na putovanje

Odredbe kojima se regulira brodarski ugovor na vrijeme primjenjuje se samo u slučaju nedostatka ugovora među strankama.

Jedine odredbe kogentne naravi su odredbe čl.47. i 49. koje se odnose na sposobnost broda za plovidbu i skretanje s puta.

4.2. Ugovor o prijevozu putnika

Odredbe koje se odnose na prijevoz putnika i prtljage u skladu su s odredbama Atenske konvencije o prijevozu putnika i njihove prtljage iz 1974. Ako se radi o prijevozu između kineskih i stranih luka, iznosi ograničenja odgovornosti za smrt i tjelesne povrede putnika, kao i za oštećenje ili gubitak prtljage jednaki su iznosima navedenim u Atenskoj konvenciji. Za domaći prijevoz primjenjuju se niži iznosi.

4.3. Ugovor o tegljenju

Sedmi dio Zakonika odnosi se na ugovor o tegljenju. Odredbe su uglavnom dispozitivne naravi (osim onih koje se odnose na sposobnost za plovidbu tegljača i tegljenog broda), a primjenjuju se ako među strankama ne postoji ugovor.

Za štete nastale za vrijeme tegljenja odgovara svaki brod prema stupnju svoje krivnje.

Za naknadu štete nanесenu trećima solidarno odgovaraju brodovi koji sudjeluju u tegljenju. Strana koja je platila na ime naknade štete više nego što iznosi naknada razmjerno njenoj krivnji, ima pravo zahtijevati od druge strane da joj namiri onoliko koliko bi na tu stranu otpalo na ime naknade štete određene razmjerno njezinoj krivnji.

Vlasnik tegljača može se osloboditi odgovornosti za štetu koja nastane na tegljenom brodu ako dokaže da je nastala kao posljedica: a) krivnje zapovjednika, peljara, oficira ili druge osobe zaposlene u navigaciji; B) krivnje nastale tijekom spašavanja ili pokušaja spašavanja života ili imovine na moru.

4.4. Ugovori o iskorištavanju broda i zakup broda

U šestom dijelu Zakonika regulirani su brodarski ugovor na vrijeme (time charter) i ugovor o zakupu gologa broda (bareboat charter).

Odredbe su dispozitivne naravi te uređuje prava i dužnosti broдача i naručitelja broда. Većina odredbi preuzeta je iz standardnih obrazaca brođarskih ugovara na vrijeme za cijeli brođ.

Zakup broда (bareboat charter) rađen je prema standardnom ugovoru o zakupu gologa broда Baltičke i međunarodne konferencije (BIMCO) koji se koristi za brođove novogradnje finacirane hipotekarnim zajmom - BARECON B.

5. SUDAR, SPAŠAVANJE I ZAJEDNIČKA HAVARIJA

Dijelovi 8, 9. i 10. reguliraju sudar, spašavanje i zajedničku havariju. Sve odredbe su u skladu s važećim međunarodnim unifikacijskim instrumentima iz tih područja.

Tako su odredbe koje se odnose na sudar brođova uglavnom iste kao one iz Konvencije o sudaru 1910. Za štete nastale uslijed sudara odgovara brođom čijom krivnjom je šteta prouzročena. Ako je šteta prouzročena krivnjom dvaju ili više brođova, svaki brođ odgovara razmjerno svojoj krivnji. Ako se opseg krivnje ne može ustanoviti, odgovornost brođova za štetu dijeli se na jednake dijelove. Ako je šteta prouzročena višom silom ili ako se ne može ustanoviti uzrok zbog kojega je nastao sudar, strane se oslobađaju odgovornosti.

Odredbe koje uređuju institut spašavanja, uređene su u duhu rješenja najnovije Konvencije o spašavanju iz 1989.

Tako Zakonik u čl.182. navodi da će u slučaju umanjenja ili sprečavanja štete na morskom okolišu spašavatelj imati pravo na posebnu naknadu. Posebna naknada može se povećati do 30% od troškova koje je spašavatelj uložio. Međutim, ako to smatra opravdanim i pravičnim, sud može dodatno povećati iznos posebne naknade do najviše 100% troškova koje je spašavatelj uložio.

Odredbe o zajedničkoj havariji uređene su u skladu s York-Antwerpenskim pravilima.

6. OGRANIČENJE ODGOVORNOSTI

Do stupanja na snagu Pomorskog zakonika iznos do kojeg je brođar mogao ograničiti svoju odgovornost vezivao se za vrijednost broда, te vozarine posljedneg putovanja. Stupanjem na snagu novog Zakonika sustav ograničenja odgovornosti brođara preuzet je po uzoru na Konvenciju o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine iz 1976. U skladu s time iznosi ograničenja odgovaraju konvencijskim iznosima.

Što se tiče tražbina koje podliježu ograničenju, Kina je iskoristila mogućnost stavljanja rezerve iz čl.18. Konvencije iz 1976. U skladu s time Zakonik isključuje mogućnost ograničenja za tražbine zbog podizanja na površinu, uklanjanja, uništenja ili činjenja neškodljivim broда koji je potonuo, pretrpio brođolom, nasukao se ili je napušten, uključujući sve ono što je na brođu ili je bilo na brođu, te tražbine zbog uklanjanja, uništenja ili činjenja neškodljivim tereta na brođu.

7. POMORSKO OSIGURANJE

Uređujući ugovor o pomorskom osiguranju u dvanaestom dijelu Zakonika regulirana su osnovna načela i najvažniji elementi ugovora o pomorskom osiguranju.

Sva rješenja oslanjaju se na englesko zakonodavstvo, tj. engleski Zakonik o pomorskom osiguranju iz 1906. (MIA) te međunarodnu pomorsko-osigurateljnu praksu i standarde.

8. ZASTARA

Odredbe o zastari slijede međunarodnu praksu, te rješenja relevantnih unifikacijskih instrumenata.

Zastarni rok od jedne godine prihvaćen je za sljedeće tražbine: tražbine s naslova ugovora o prijevozu stvari morem, ugovora o tegljenju, te doprinosa u zajedničkoj havariji.

Zastarni rok od dvije godine prihvaćen je za sljedeće tražbine: tražbine s naslova ugovora o prijevozu putnika morem, ugovora o korištenju i zakupu broda, tražbine s naslova sudara na moru i spašavanja, te tražbine iz ugovora o pomorskom osiguranju.

U odnosu na tražbine s naslova naknade štete od onečišćenja uljem prihvaćen je zastarni rok od tri godine. Rok počinje teći od dana kad je nastao događaj koji je prouzročio onečišćenje.

Zastarni rok za navedene tražbine ne može prijeći šest godina.

U slučaju podnošenja tužbe sudu ili arbitraži, odnosno priznanja osobe protiv koje je podignuta tužba, zastarni rok se prekida. Nakon prestanka okolnosti koje su dovele do prekida zastare, ona iznova počinje teći.

9. MJERODAVNO PRAVO U ODNOSIMA S MEĐUNARODNIM OBILJEŽJEM

Prema članak 268. ukoliko se odredbe Zakonika razlikuju od odredbi međunarodnih ugovora koje je sklopila ili kojima je pristupila Kina, primjenjivat će se odredbe međunarodnih ugovora, osim onih odredaba na koje je Kina stavila rezervu.

Mjerodavno pravo u odnosu na ugovore prema čl.269. je pravo koje su stranke izabrale. U nedostatku sporazuma stranaka na ugovor se primjenjuje pravo koje je s njim u najbližoj vezi.

Na pravo vlasništva na brodu i mortgage broda primjenjuje se pravo države zastave broda. U skladu s najnovijom Konvencijom o pomorskim privilegijima i hipotekama iz 1993. Zakonik određuje da će, u slučaju istodobnog upisa broda u upisnik države po čijem je pravu mortgage osnovan, te u upisnik države gdje se nalazi sjedište osobe koja upotrebljava brod, na temelju ugovora o zakupu broda mjerodavno pravo u odnosu na upisane mortgage biti pravo države originalnog upisnika.

Na institut pomorskih privilegija i ograničenje odgovornosti primjenjuje se " lex fori ".

Mjerodavno pravo za naknadu štete zbog sudara je " lex loci ". Ako se sudar dogodio na otvorenom moru, primjenjuje se "lex fori ". Kad svi brodovi imaju istu državnu pripadnost, bez obzira gdje se dogodio sudar, primjenjuje se pravo te države.

U skladu sa člankom 276. primjena stranog prava i međunarodnih običaja ne smije biti u suprotnosti s javnim interesom Narodne Republike Kine.